Без единства инфраструктуры нет единства страны

14 июня 2022, 10:33 Вячеслав Штыров: Государственный советник Республики Саха (Якутия), Заслуженный строитель Российской Федерации



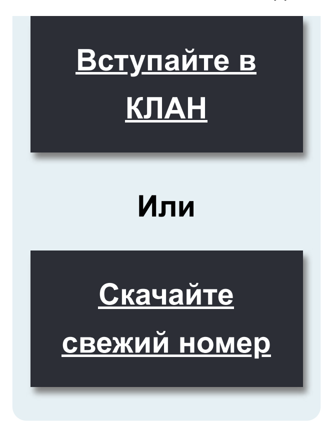
Совсем недавно Президент Российской Федерации Владимир Путин провел совещание по развитию транспортной инфраструктуры. На нем, кажется, впервые за многие годы он четко сформулировал необходимость развития транспорта исходя из потребностей завтрашнего дня. Было подчеркнуто, что не надо ждать появления грузов, транспортные магистрали сами дают новую жизнь целым регионам и мощно стимулируют новые грузопотоки.

Это очень важно, потому что до сих пор программы развития транспорта предусматривали решение важных, но второстепенных для жизни страны вопросов. Уже набили оскомину рапорты о возведении всевозможных транспортных заходов, обходов, подходов к тем или иным промышленным объектам или населенным пунктам. В то время как наводнение несколько лет назад на небольшой сибирской речушке в Иркутской области фактически оборвало связь между западными и восточными регионами страны. Ведь эта связь до сих пор обеспечивается одной единственной ниткой Транссиба. Но задача создания новых общенациональных магистралей запад—восток России даже и не ставилась. Надо прямо сказать, что при таком подходе существует непосредственная угроза единству и целостности страны.

Задача грандиозная, но выполнить ее необходимо. Ведь, если не заняться этим, процесс дезинтеграции страны в экономическом и культурном плане будет только ускоряться.

Между макрорегионами страны нет связанности.

- Для нашей страны, с ее бескрайними пространствами и самым суровым климатом на планете, особое значение имеет степень развитости, надежности и эффективности инфраструктуры.



Прежде всего, магистральной. Именно магистрали обеспечивают оборонное, экономическое, социальное, ментальное единство страны, а в конечном итоге - и целостность государства. Они же служат и опорным каркасом для развития систем региональной и местной инфраструктуры. Ведь немного, скажем, проку от дороги из точки А в точку Б, когда нет выхода на общую дорожную сеть.

Задача обеспечить единство и связанность всех, даже самых отдаленных уголков страны, через завершение создания магистральной общенациональной инфраструктуры, приобретает особую актуальность в нынешних далеко непростых для нашей страны геополитических обстоятельствах.

Прежде всего необходимо связать со всей страной Арктическую зону Российской Федерации и Дальний Восток.

Сейчас в мире нарастает новый виток международной напряженности, уже давно начавшаяся холодная война перешла на Украине в горячую стадию. За этими событиями мы как-то опускаем происходящее в Арктике. А ведь и там геополитическая обстановка непростая. Особенно в связи с ожидаемым вступлением в НАТО Швеции и Финляндии.

Для России в военном отношении Арктика является передовым рубежом обороны. Ведь известно, что направление через Северный полюс – это наиболее вероятное направление ракетно-ядерного удара со стороны предполагаемого противника. Потепление климата дает новые возможности и для эффективного использования обычных вооружений морского базирования.

Значит, в Арктике надо восстанавливать ту оборонительную инфраструктуру, которая там была создана в советское время.

Это одна сторона дела.

Второе – в связи с глобальным потеплением в Арктике появились новые возможности для того, чтобы более полно использовать ее природные ресурсы. Это и нефть, и газ, и твердые полезные ископаемые, и биологические ресурсы северных морей. А все виды природных ресурсов становятся с течением времени все более и более дефицитными. Глобальное потепление дает и новые возможности для использования Северного морского пути как важнейшей транспортной магистрали, связывающей Европу, Азию и Северную Америку, и диверсификации направлений наших поставок энергоресурсов на мировой рынок.

Новые ресурсные и логистические возможности пробудили интерес к Арктике у многих стран. Даже, казалось бы, географически очень далеких от нее. Тут тебе и Европейский союз, и Польша, и Китай, и даже Сингапур проявляет активный интерес к Арктике и начинает там работать.

А кроме того само собой разумеется, что арктические государства считают Арктику своей вотчиной. Это помимо России - США, Канада, Норвегия, Дания.

На почве новых возможностей использования арктического потенциала возникли претензии к Российской Федерации. Они выражаются в непризнании российских полярных владений, требованиях интернационализации Северного морского пути, претензиях на принадлежащие России шельфы арктических морей. Конечно, для того чтобы защитить интересы России, необходимо и усиливать нашу оборону, и вести дипломатическую работу, и разворачивать научные исследования по обоснованию арктических владений и границ Российской Федерации. Но самое главное, мы должны обеспечить экономическое присутствие нашего государства в Арктике. Работать там постоянно, а не периодически. Иными словами мы должны развивать нашу арктическую экономику.

Хорошо известно, что в последнее десятилетие центром мировой экономической жизни становится Азиатско-Тихоокеанский регион.

Конечно, развитие стран АТР идет не без проблем и неравномерно как во временном, так и в страновом аспекте. Но в целом и Китайская Народная Республика, и так называемые «азиатские тигры», и некоторые другие государства Юго-Восточной Азии выходят на передовые позиции не только с точки зрения объемов промышленного производства, но и в научно-техническом и технологическом плане.

Нам нельзя не замечать, что важным следствием их быстрого развития является усиление экономического давления на сопредельные государства. В том числе на Российскую Федерацию, и прежде всего, на наш Дальний Восток.

Рано или поздно экономическое давление перейдет в демографическое. Особенно, если не остановить все непрекращающийся отток населения с российского Дальнего Востока.

Тем более, что по мнению целого ряда специалистов, велика вероятность массового переселения людей из южных районов Юго-Восточной Азии на север из-за неприемлемого для них изменения климата в ходе глобального потепления.

Учитывая все эти обстоятельства, в последние годы руководством России приняты меры для развития Дальнего Востока и Арктической зоны Российской Федерации.

Разработаны Основы государственной политики в этих макрорегионах.

Все это важно и нужно.

Но заметьте, эти меры пока обходят стороной вопрос о том, что в стратегическом плане необходимо усилить связанность далеких окраин России – Дальнего Востока и Арктической зоны – с остальной страной.

А это стратегическая задача. Задача особой важности. Без нее бесполезны и даже бессмысленны любые другие меры по развитию Дальнего Востока и Арктической зоны. Ведь тогда потенциально угрозы территориальной целостности страны, сколь бы маловероятно она не оценивалась, не снимается.

Как обеспечить связанность страны?

Её материальной основой является общенациональная магистральная инфраструктура энергетики, связи и транспорта. Причем, первоочередное, ключевое значение имеют железнодорожные магистрали. Ведь железные дороги это - универсальное средство массовой перевозки людей и грузов.

Новейшие технические и технологические решения, особенно скоростные дороги, делают их более конкурентоспособными по многим параметрам в сравнении с другими видами транспорта.

К сожалению, в нашей стране до сих пор не создан даже опорный каркас магистральных железных дорог, хотя работа в этом направлении ведется уже почти два столетия.

Более или менее регулярная сетка широтных и меридиональных железных дорог создана только в европейской части страны. Огромное же пространство за Уралом связывает одна-единственная нитка Транссибирской магистрали (Транссиб).

Понимание угроз обороноспособности и экономике государства обусловило начало реализации в советское время целого ряда имеющих стратегическое значение железнодорожных проектов на Востоке страны. Конечно, наиболее известным из них является строительство Байкало-Амурской магистрали (БАМ).

Но были начаты и другие проекты. Например, как западное продолжение БАМа планировалось сооружение Северо-Сибирской магистрали (Севсиб). И существующие отрезки меридиональных железных дорог Томск – Белый Яр, Ачинск – Лесосибирск, Нижняя Пойма – Богучаны – это ничто иное, как подходы к будущей стройке и связи ее с Транссибом.

Огромную роль для обеспечения страны топливом в годы Великой Отечественной войны сыграла построенная в советское время Северная железная дорога (Коноша – Лабытнанги). Началось строительство ее продолжения до Норильска. Планировалось дорогу двигать и дальше на Восток.

Свидетельством этому служит удивительный документ – отчет специальной экспедиции, которая в конце 1940-х годов занималась обоснованием сооружения Амуро-Якутской железной дороги от Тынды до Якутска (АЯМ) и её продолжения до Магадана. При расчете ожидаемых грузопотоков по будущей дороге проектировщики учитывали и направление на Запад от Якутска. Они нисколько не сомневались, что к концу строительства АЯМа в Якутск придёт железная дорога из Игарки, будет железнодорожный мост через реку Лена.

Такие были грандиозные, но по тем временам вполне реальные планы. По сути дела, речь шла о создании сети железнодорожных магистралей на Востоке нашей страны, состоящей из трех широтных дорог (Транссиб – Севсиб с БАМом – Трансарктика) и связок между ними.

Эта суперзадача не должна сниматься с повестки дня и сейчас. Наоборот, как уже говорилось, она становится все актуальнее.

Какие проекты должны быть первоочередными.

Динамика развития геополитических событий, связанные с этим усилия по укреплению обороноспособности наших северных рубежей, планы по развитию Арктической зоны Российской Федерации, настоятельно выдвигает в повестку дня вопрос о необходимости создания сквозной от Мурманска до Анадыря Трансарктической железнодорожной магистрали.

На первый взгляд, на сегодняшний день такой проект кажется нереальным. Но более детальное рассмотрение показывает его осуществимость в ближайшие 10-15 лет. В самом деле, уже существует связь Мурманска с Северной железной дорогой (Мурманск – Беломорск – Обозерская - Коноша).

Реконструкция с увеличением провозных возможностей Северной железной дороги от Коноши до Лабытнанги предусмотрена инвестиционными программами ОАО «Российские железные дороги». Строительство нового участка Лабытнанги-Коротчаево начинается в рамках одобренного специальной межведомственной рабочей группой правительства России проекта «Северный широтный ход».

Его финансирование будет осуществляться совместно с правительством Ямало-Ненецкого автономного округа, ОАО «Российские железные дороги», ПАО «Газпром» с использованием механизмов государственно-частного партнерства в форме концессии. По такой же схеме с участием заинтересованных компаний нефтегазового сектора, горнодобывающей промышленности, энергетики вполне реально построить и следующий участок от Коротчаево до Дудинки. Это уже половина пути. А дальше – на Восток, к минералогическим провинциям месторождений платины, меди, никеля и кобальта Восточного Таймыра, алмазов, редкоземельных элементов Северо-Западной Якутии, цветных и благородных металлов Севера-Востока Якутии, Магадана и Чукотки.

Сейчас очень активно ведутся работы по расширению пропускных возможностей БАМа, расшивки узких мест на Транссибе. Это абсолютно первоочередная задача.

Но надо рассматривать эти магистрали не каждую по отдельности, а в связке. Тогда можно специализировать их на разных грузах. Как говорят специалисты, БАМ должен взять на себя генеральные грузы, а Транссиб -- преимущественно национальные и международные контейнерные и пассажирские перевозки. Но в этом случае крайне важна их взаимодополняемость и взаимозаменяемость.

В этой связи БАМ и Транссиб требуется связать меридиональными линиями. Некоторые из них уже существуют: Волочаевка – Комсомольск-на-Амуре; Известковая – Ургал; БАМ – Тында. На первоочередной повестке должно быть строительство новых: Сергеевка – Селихино; Шимановск – Гарь – Февральск; Тыгда – Зея – Улак; Могзон – Озерная – Новый Угоян. Это в Приморье, Хабаровском крае, Амурской области, Бурятии.

Особо выделил бы линию Сергеевка (Приморский край) – Селихино (Хабаровский край). Она обеспечит связь конечного пункта Транссиба – Владивостока - с БАМом, а через линии-отводы (Новочугуевка – Ольга – Рудная Пристань; Сергеевка – Преображение – Валентин; Супкай – Самарга и другие) позволит раскрыть потенциал удобных для портовой

деятельности заливов и побережья Японского моря. Тогда и будет создан настоящий морской фасад России на Тихом океане.

Несмотря на непрекращающиеся споры, на мой взгляд, не должно быть никаких сомнений относительно необходимости моста на Сахалин. Его надо строить. Это будет восточное завершение БАМа. А на западе БАМ нужно продолжить сооружением Севсиба. Его общая трассировка понятна: от станции «Лена» на БАМе через Усть-Илим, Богучаны, Лесосибирск, Белый Яр, Колпашево, Нижневартовск, Сургут, Ханты-Мансийск до Ивделя и Красновишерска на Урале. Очень важно, чтобы Севсиб на Запад от Урала получил выходы к действующим и проектируемым портам на Европейском Севере России в Индиге, Новоархангельске, Мурманске. Это реально с реализацией строительства железнодорожных линий «БЕЛКОМУР» (Соликамск - Сыктывкар – Архангельск), «БАРЕНЦКОМУР» (Ивдель – Сосногорск – Индига).

Вместе с тем и Севсиб при полном их завершении образует в дополнение к Транссибу вторую сквозную железнодорожную магистраль, связывающую всю страну от северо-западных до восточных границ.

Особо важным является необходимость решения давным-давно поставленного вопроса о строительстве железной дороги до Магадана. В разные годы предлагалось несколько вариантов ее трассировки. Сейчас возможно рассматривать маршрут Усть-Илим – Непа – Ленск – Якутск – Магадан. Его перспективность обусловлена необходимостью надежного транспортного обеспечения быстро развивающихся последние годы на севере Иркутской области и Западе Якутии промышленных комплексов новой Восточно-сибирской нефтегазовой провинции. Дополнительную весомость этому проекту даёт и потенциал Яно-Колымской металлогенической провинции на стыке Республики Саха (Якутия) и Магаданской области. Проект может быть реализован в два этапа. На первом этапе: строительство совмещённого автомобильно-железнодорожного моста через реку Лена в районе Якутска и железной дороги Нижний Бестях - Магадан. А на втором: сооружение железнодорожной ветки на запад, на Иркутск.

В чем заключается экономическая эффективность железных дорог?

Конечно, практическое воплощение таких масштабных проектов займет немало времени и потребует огромных средств. Понятно, что не может не возникнуть вопрос об их экономической эффективности.

В сегодняшней управленческой практике, сложившейся в нашей стране, почти безраздельно господствует подход, при котором транспорт рассматривается просто как условие производства.

Он выражается в том, что решения о строительстве той или иной железнодорожной линии принимаются сугубо в контексте ее необходимости для того или иного промышленного объекта. Нет такого объекта, значит, нет в ней необходимости.

Но такой подход верен только в отношении подводящих транспортных путей, а к магистральным он должен быть совершенно иным. В этом случае, как говорят философы, причина диалектически меняется местами со следствием: магистрали сами становятся производительной силой, а не просто условием производства.

Они вызывают к жизни в ранее мало освоенных регионах новые виды деятельности и предприятия. К примеру, невозможно было бы создание нового Эльгинского угольного комплекса в Южной Якутии, если бы не существовало Байкало-Амурской магистрали. То же можно сказать и о проекте мирового масштаба по освоению газовых ресурсов Ямала, фундаментальной опорой которого является действующая Северная железная дорога.

С другой стороны, и строительство, и эксплуатация железных дорог дают мощные стимулы развитию производств и технологий в сопряженных отраслях. Прежде всего, для промышленности строительных материалов, черной и цветной металлургии. Задача их оптимальной загрузки стоит уже сейчас. Вспомним хотя бы бесконечные торговые войны, недобросовестную конкуренцию и дискриминацию отечественной продукции на рынках стали и метизов. Или ситуация с российской алюминиевой промышленностью. В будущем такие проблемы будут только нарастать. Особенно в связи с

введением против Российской Федерации всевозможных санкций, а в будущем -- «зеленых» наценок на нашу продукцию под предлогом борьбы с парниковыми газами. Вот почему сейчас нужен рост спроса на российском внутреннем рынке для наших базовых отраслей. Железные дороги и обеспечивают этот рост.

Надо также иметь в виду, что современный транспорт является емким потребителем продукций и услуг в высокотехнологичных отраслях и стимулирует ускоренное развитие производств материалов с заранее заданными свойствами на основе нанотехнологий и новых источников энергии, высокой химии, машиностроения, систем связи, информационных технологий, робототехники.

Таким образом, экономическую эффективность железнодорожных магистралей надо искать не в самих по себе показателях рентабельности перевозок, а в гораздо более широком контексте развития всего народного хозяйства страны.

Примером тому может служить Транссиб. Когда император Александр III принимал решение о начале его строительства, тоже звучал целый хор голосов, что это «дорога в никуда, которая никогда не окупится». Однако Транссиб окупился многократно и очень быстро. Сегодня мы хорошо понимаем, что без этой магистрали не существовало бы мощнейшей сибирской индустрии, которая является одной из фундаментальных опор всей российской экономики. Но есть и еще один, может, не очень широко известный, но яркий факт. Благодаря Транссибу и грамотной политике железнодорожных тарифов в царской России продукция сибирского животноводства вышла на европейский рынок с таким успехом, что разорила многих датских и немецких производителей.

Железные дороги и национальная безопасность.

Переход от отраслевой к интегральной народнохозяйственной оценке эффективности проектов магистральной инфраструктуры принципиально важен. Конечно, должны быть разработаны соответствующие методики. Такой подход должен стать нормой. Однако, есть проекты, которые мы обязаны реализовать директивно,

вне всякой привязки к любым экономическим критериям. Для них технико-экономические расчёты нужны исключительно ради определения стоимости строительства и путей его удешевления. Это те проекты, которые обеспечивают национальную безопасность страны.

Еще более ста лет назад один из основоположников науки геополитики английский географ Х. Маккиндер указывал, что любое государственное образование, занимающее север Евразии, так называемый Хартленд, или значительную часть его, как сейчас Россия, принципиально не может обеспечить свою безопасность без широтных магистралей, связывающих его глубинные районы с побережьем морей. Он нисколько не сомневался, что несколько таких линий пройдут через Сибирь и Дальний Восток. Сегодня мы можем сказать, к сожалению, его прогноз не сбылся. Но это не означает, что проблемы не существует. Наоборот, именно сейчас она встает в полный рост. Не может быть в безопасности страна, наскоро сшитая на одну нитку Транссиба.

Дополняя и развивая выкладки геополитиков, теоретики военно-морского искусства от американца А. Мэхэна до выдающегося советского флотоводца С. Горшкова показали неразрывную связь не только морского могущества государства, но и возможности самой его защиты от угроз с моря, с полосой сухопутного обеспечения флота. Ширина этой полосы зависит от ее возможностей обеспечить флот необходимыми ресурсами и транспортными связями с другими регионами страны.

От этих теоретических выкладок перейдем к реальности. Давайте представим себе, что в условиях острого осложнения международной обстановки будут блокированы Мурманск и Петропавловск-Камчатский. Страна в одночасье лишится возможности применения значительной части своих стратегических сил. Вот почему настоятельно необходимо создание дублирующих баз военно-морского флота в Арктике и на Тихом океане, связанных надежными сухопутными магистралями со всей страной. Они могут быть в Индиге, Дудинке, Магадане.

В современных условиях безопасность страны не может обеспечиваться только военной мощью. Не менее важна и промышленно-технологическая составляющая. Новейшее время дает

тому наглядные уроки. Вот недавно Южная Корея отказалась выполнять уже заключенные с российскими компаниями контракты на строительство крупнотоннажных кораблей-газовозов. И это не единичный случай. Значит, необходимо форсировать воссоздание собственной судостроительной промышленности, которая когда-то имела достойный уровень. Речь идет о создании нескольких новых предприятий, прежде всего, на Дальнем Востоке. К примеру, в уже далеких 1950-х годах в Советской Гавани начиналось сооружение судоверфи для строительства авианосцев. Вот подобных масштабов должны быть новые проекты двойного назначения. Понятно, что все это будет опираться на надёжную инфраструктуру, обеспечивающую их связь с традиционными центрами машиностроения, приборостроения, черной и цветной металлургии всей России.

Исходя их задач национальной безопасности можно выделить главные, безотлагательные и безальтернативные проекты из числа указанных выше. Это линии Нижний Бестях – Магадан; Сергеевка – Селихино с отводами в порты и бухты побережья Японского моря; Сосноборск – Индига; Коротчаево – Дудинка.

Строительство этих линий надо начинать незамедлительно.

Железнодорожное строительство: время и деньги.

Естественно, не может не возникать вопрос – а уместны ли такие гигантские проекты в условиях сложной экономической ситуации в стране, связанной с обострением известных внешнеполитических обстоятельств? Ответ может быть только один: именно сейчас и нужны такие проекты. Ведь для продукции многих наших предприятий черной и цветной металлургии, цементной, химической промышленности, машиностроения, электроэнергетики, стройиндустрии закрыты внешние рынки. Новые инфраструктурные проекты как раз и обеспечат им резкое расширение внутреннего рынка. Это, если хотите, важнейшая антикризисная мера.

Нет нужды говорить об источниках финансирования больших строек. Работами многих экономистов показаны большие резервы домонетизации экономики, прекращения вывоза капитала из страны,

более эффективном использовании всевозможных фондов, организации государственно-частного партнерства. Указаны и способы контроля за целевым расходованием средств. В конце концов, достаточно поднять старые инструкции Промстройбанка СССР, чтобы понять, как довести даже не рубль, а копейку, до самого удалённого строящегося объекта где-нибудь на мысе Дежнёва.

А если говорить о более общих вопросах, то пора уже отойти от полностью скомпрометировавших себя экономических догм ультралибералистов, которые владеют умами наших правительственных экономистов. Не нравится советский опыт, надо перелопатить чужой – послевоенный немецкий, южнокорейский, японский, турецкий. В нем можно найти многое, что надо взять на вооружение. Если кому-то хочется соблюсти чистоту жанра и под каждое действие подвести какую-нибудь теоретическую догму, то ведь буржуазная экономическая мысль не сводится к одному, столь любимому либералами, М. Фридману и его апологетам. Есть и Ф. Лист, Д. Кейнс и другие западные корифеи. А на практике надо учиться у всеядных американцев. Для всего мира они ультралибералы, а для себя – сейчас, в разгар кризиса, проводят антилиберальный курс. Например, на развитие своей инфраструктуры они выделили самые значимые государственные средства в своей истории! Именно сейчас, находясь в долгах как в шелках, увязнув в инфляции и бюджетном дефиците. Ну, и где здесь чистота либеральных постулатов?

Все возможно. Нужна только политическая и человеческая воля.